



Lyon, le 16 juillet 2019

## SYNTHESE A CHAUD / COMMUNIQUE DE PRESSE

*Le débat public sur l'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais s'est achevé jeudi 11 juillet. Il a rassemblé plus de 2 500 personnes au cours des 16 réunions publiques, 7 ateliers et 4 débats mobiles organisés.*

*Le débat a également été suivi par 1 600 abonnés sur les réseaux sociaux, tandis que le site du débat a enregistré 31 000 visites. Sur ce site, plus de 3 300 internautes ont participé au débat en répondant au questionnaire sur les déplacements, tandis que 600 expressions, dont une centaine de cahiers d'acteurs et contributions, ont été déposées sur la plate-forme participative.*

La réunion de clôture, qui s'est tenue à l'Université catholique de Lyon, a été l'occasion pour la Commission d'en tirer les principaux enseignements à chaud.

**En premier lieu, ce débat a permis de faire émerger quelques éléments de consensus.**

Ainsi, le constat de la saturation du réseau ferroviaire et des répercussions de celle-ci sur la qualité de service proposée est unanime. Les participants ont largement témoigné de l'urgence d'agir, et de l'impossibilité d'attendre 20 ans pour obtenir un service de qualité.

Cette saturation ferroviaire fait écho à la congestion automobile et à l'allongement des temps de parcours routiers, très fréquemment évoqués. Ainsi, le report modal et la nécessité d'offrir des alternatives crédibles à la route, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, apparaît comme le premier argument en soutien à l'opportunité du projet.

Concernant les objectifs de service poursuivis par le projet, le thème des transports du quotidien s'est très largement imposé comme une priorité dans le débat. Le leitmotiv d'un « RER à la lyonnaise » est revenu à de nombreuses reprises, s'appuyant sur des propositions concrètes, notamment en termes de réouverture de gares, voire de lignes aujourd'hui abandonnées ou sous-exploitées.

Dans ce cadre, les gares périphériques en interconnexion avec le réseau de transport urbain, telles que Vénissieux, Vaise ou Oullins ont été fréquemment citées comme appelées à jouer à l'avenir un rôle majeur. Les hypothèses de connexion de la gare Saint-Paul aux TCU, ou la création d'une nouvelle gare TER au nord du nœud ferroviaire, destinée à décharger Part-Dieu, ont également été portées par plusieurs acteurs.

Plusieurs pistes d'amélioration ont été évoquées sans attendre la mise en service d'infrastructures nouvelles, telles que la modernisation de la signalisation (ERTMS), l'augmentation de la capacité d'emport des trains, l'allongement des amplitudes horaires « de pointe », ou l'amélioration de l'accessibilité des gares. Ces questions soulèvent par ailleurs celle d'une meilleure coordination des AOT, voire d'une AOT unique sur le modèle de ce qui existe en Ile-de-France, réclamée par plusieurs participants.

Enfin, sous réserve d'aménagements adéquats en vue de protéger les riverains, la mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre Saint-Fons et Grenay semble faire consensus.

### **D'autres sujets demeurent en revanche conflictuels.**

C'est le cas des objectifs fixés en matière de développement du fret ferroviaire. Si le doublement de ce mode de transport de marchandises en 20 ans est jugé souhaitable par les acteurs économiques, il demeure contesté par certaines associations qui ne le jugent pas réaliste.

Par ailleurs, si l'opportunité de réaliser un contournement ferroviaire pour dévier le fret du cœur de l'agglomération est consensuelle, le tracé de ce contournement fait débat. Au nord, élus et associations contestent le bien fondé de la DUP intervenue en 2012 et réclament un tracé évitant le secteur urbanisé de la Côtière et desservant le Parc industriel de la Plaine de l'Ain. Au sud, plusieurs acteurs s'inquiètent que Saint-Fons – Grenay devienne le nouveau CFAL et demandent un tracé le long de la LGV. D'autres réclament enfin la mise en œuvre de ce contournement dans sa totalité sans attendre.

Concernant l'axe « Saint-Clair – Guillotière » en traversée de Lyon et au cœur de la saisine initiale, aucun scénario ne recueille d'assentiment unanime. La majorité des élus des collectivités concernées, au premier rang desquelles la ville et la Métropole de Lyon, défendent une option en tunnel avec réalisation d'une gare souterraine à Part-Dieu, principalement pour des questions d'insertion urbaine, de limitation des nuisances, et de réserves foncières pour de futures opérations urbanistiques. A l'inverse, les principales associations du territoire soutiennent une option aérienne, synonyme selon elles d'une meilleure maîtrise des coûts et délais. Elles font également valoir que le souterrain ne règle aucune des nuisances actuelles, tandis que le différentiel de coût permettrait de repenser l'insertion de l'ensemble du plateau de voies.

D'autres enfin considèrent qu'aucune de ces deux options ne se justifierait dès lors que le CFAL - au moins pour sa partie nord - est réalisé et permettrait un rééquilibrage des trafics en déviant le fret, mais aussi en développant la desserte de Saint-Exupéry.

Au-delà de l'infrastructure, c'est donc bien la question de la centralité de Part-Dieu qui a fait débat. La Métropole de Lyon et plusieurs acteurs économiques ont défendu la vocation de hub de cette gare, comme condition sine qua non de l'attractivité d'un quartier moteur en termes d'emplois dans la région. C'est également à leurs yeux la condition pour éviter un étalement urbain synonyme de déplacements et donc de voitures supplémentaires.

A l'inverse, les territoires à l'est de Lyon, de l'Ain au Nord-Isère, ont développé une vision polycentrique, dans laquelle le développement d'un hub régional à Saint-Exupéry revêt des enjeux de mobilité pour des territoires en forte croissance, mais aussi d'attractivité pour des zones d'activité reposant pour large part sur leur filière logistique.

Vu des métropoles régionales de Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, et Grenoble, ces deux positions n'apparaissent pas nécessairement contradictoires. Si l'amélioration du temps de parcours de centre à centre à destination de Part-Dieu reste leur revendication principale – et nécessite à leurs yeux des aménagements coordonnés de leurs propres étoiles ferroviaires - l'accès direct à l'est lyonnais et à Saint-Exupéry sans passer par le cœur de Lyon est une demande partagée par l'ensemble des territoires situés à l'ouest de Lyon. Refusant d'en faire une alternative au projet initial, la Région soutient elle-aussi une plus grande complémentarité entre ces deux gares.

***A l'issue du débat public, la Commission a désormais deux mois pour produire son compte-rendu et émettre ses recommandations, qui seront présentés le 11 septembre. SNCF Réseau devra alors, au plus tard le 11 décembre, prendre une décision quant à la prise en compte du débat et aux suites qu'elle entend donner au projet***

**Contacts Presse :**

**CPDP : Frédéric PIRIOU, 06 78 68 41 04 ou [frederic.piriou@debat-cndp.fr](mailto:frederic.piriou@debat-cndp.fr)**

*Créée en 1995, la Commission nationale du débat public (CNDP) veille au respect de la participation du public à l'élaboration des projets, plans et programmes qui ont un impact sur l'environnement et qui présentent de forts enjeux socioéconomiques. Ses missions ont été récemment renforcées. Elle peut désormais organiser des débats publics sur les plans et programmes nationaux.*

*La CNDP est une instance collégiale de 25 membres (parlementaires, élus locaux, membres du Conseil d'État, de la Cour de Cassation, de la Cour des Comptes, des tribunaux administratifs, représentants des associations, du patronat, des syndicats). La diversité de ses membres est une garantie d'indépendance et de neutralité. La CNDP porte les valeurs du débat public : transparence, rigueur, impartialité et loyauté de la procédure, afin de contribuer à légitimer les décisions.*